

Mobilität ist Teilhabe

Erkenntnisse aus der Mobilitätsforschung



Dr. Herbert Kemming

Inputreferat im Rahmen der Veranstaltung „Sozialpass & Sozialticket – Eine starke Kombination“

Düsseldorf, 05. Oktober 2012

Gliederung

- Begriffe
- Datenbasis
- Fakten
- Fazit

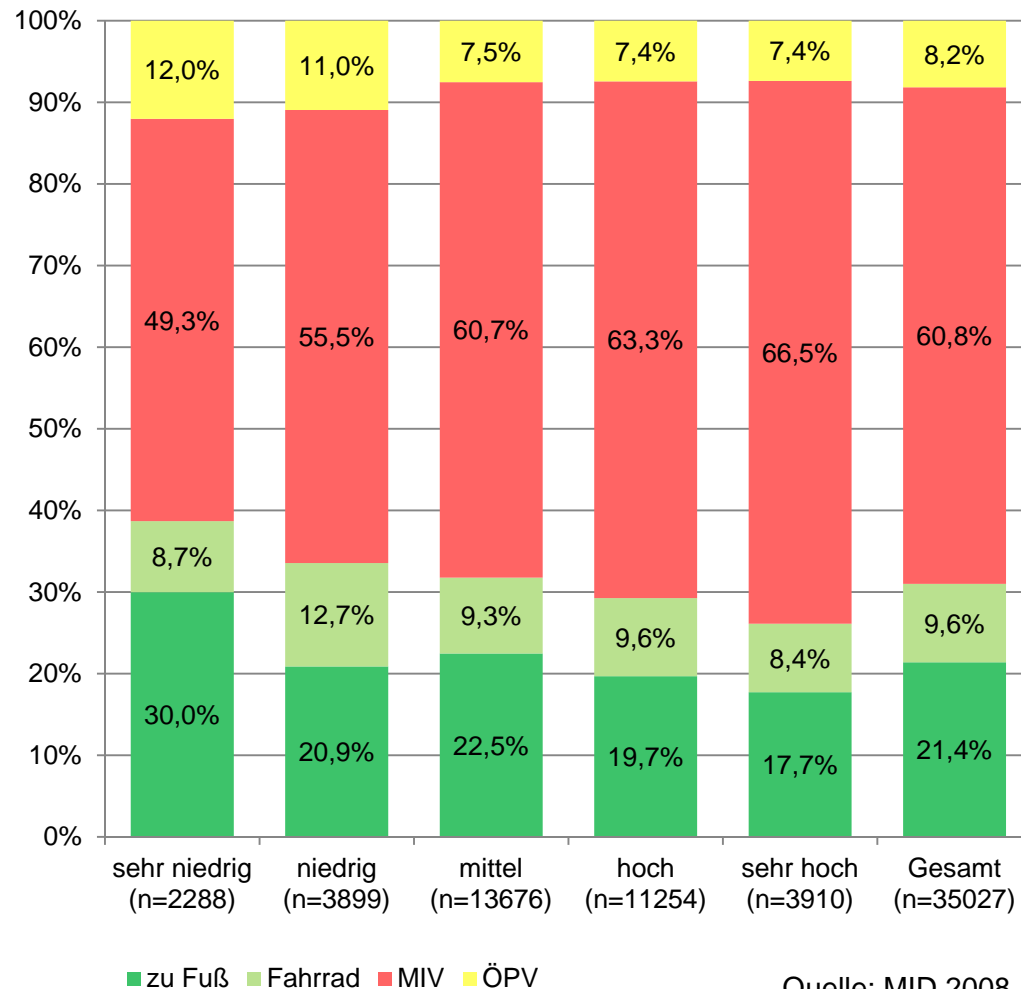
Begriffe

- „**Soziale Exklusion** ist ein Prozess, der dazu führt, dass Individuen oder Gruppen, welche räumlich in einer Gesellschaft verortet sind, nicht an den normalen Aktivitäten der Mitglieder dieser Gesellschaft teilhaben.“
(Gaffron, Hine & Mitchell 2001: 4, zitiert nach Gaffron 2010)
- **Mobilitätsbedingte soziale Exklusion** umfasst eingeschränkte Möglichkeiten bei der Wahl von Verkehrsmitteln, darüber hinaus auch von Wegezielen aufgrund
 - der Siedlungsstruktur,
 - zeitlicher Zwänge wie z.B. Öffnungszeiten oder Arbeitszeiten,
 - individueller Faktoren wie fehlendem Führerscheinbesitz(Gaffron 2010)
- Alltagsmobilität in Sinne von **Möglichkeiten** sowie der **Realisierung von Ortsveränderungen** hat zentrale Bedeutung für soziale Teilhabe

Hintergrundinformationen zur Datenbasis

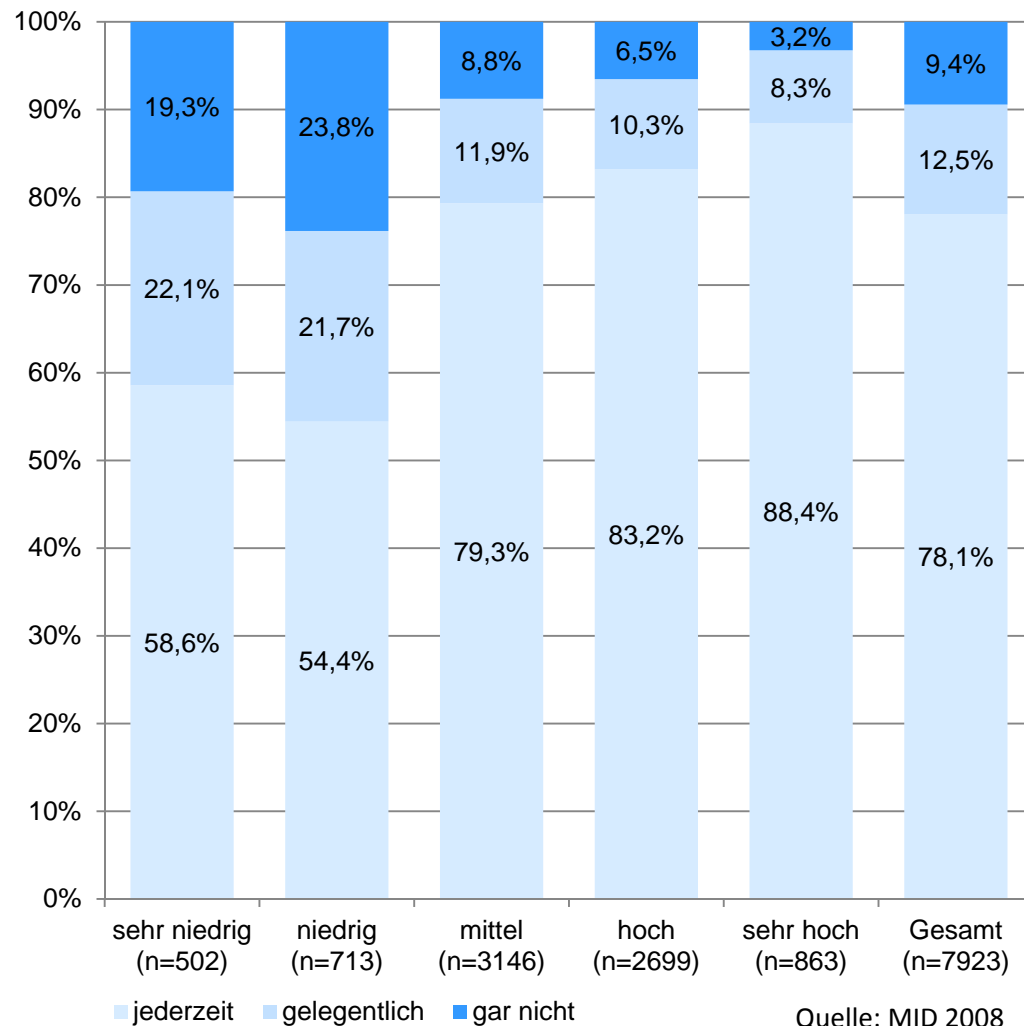
- Kaum systematische Forschung zu Mobilitätsbedürfnissen und mobilitätsbedingter sozialen Exklusion (im Gegensatz z.B. zu Großbritannien)
- Nutzung der Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland (2008)“
 - Durchgeführt von infas (Bonn) und DLR (Berlin) im Auftrag des BMVBS
 - Stichprobe: ca. 26.000 Haushalte (davon 4.250 in NRW), 60.000 Personen
- Auswertung nutzt sozio-ökonomischen Status, der in Anlehnung an Armuts- und Sozialforschung über Äquivalenzeinkommen ermittelt wird, nach Erwachsenen und Kindern differenziert und Einsparungseffekte größerer Haushalte beachtet

Hauptverkehrsmittel nach sozio-ökonomischem Status des Haushaltes in NRW



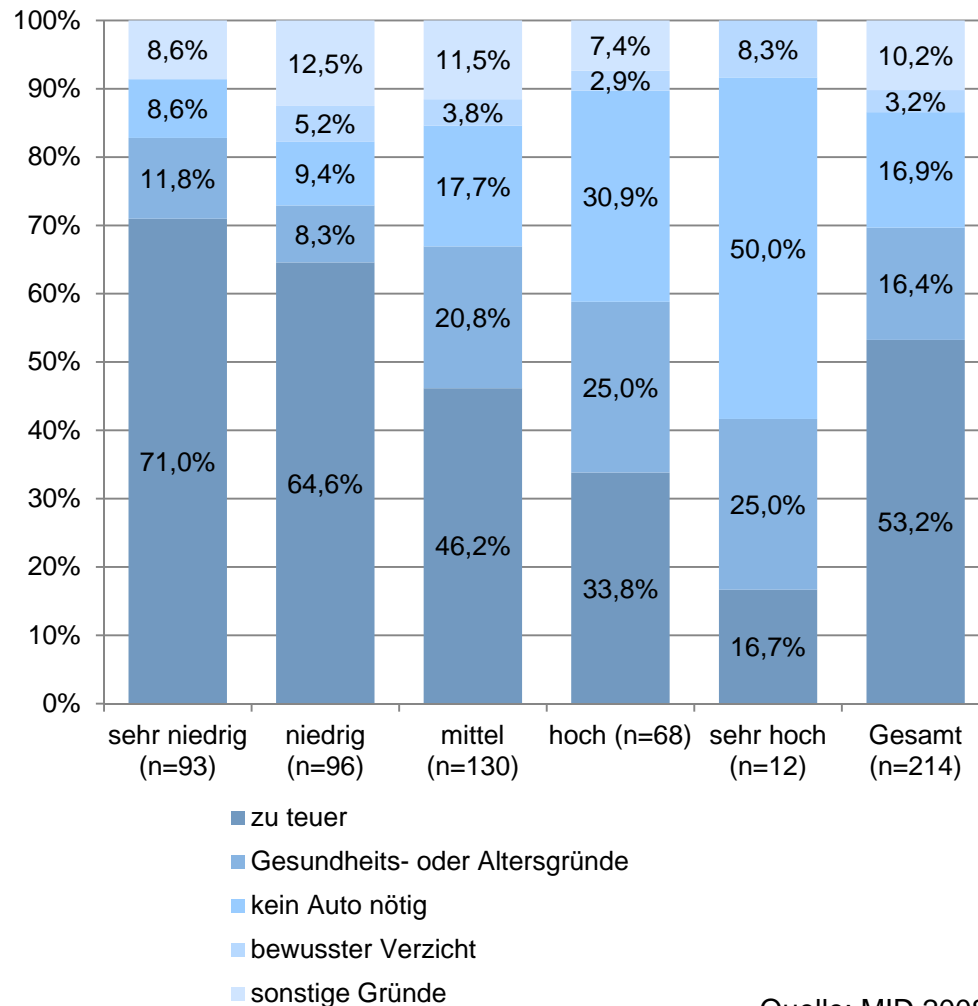
- Je geringer der sozio-ökonomische Status, desto geringer der MIV-Anteil und desto höher der ÖPV-Anteil.

Pkw-Verfügbarkeit nach sozio-ökonomischem Status des Haushaltes in NRW



- Haushalte mit niedrigem oder sehr niedrigem sozio-ökonomischen Status besitzen eine geringere Pkw-Verfügbarkeit als solche, die einen mittleren, hohen oder sehr hohen sozio-ökonomischen Status aufweisen.

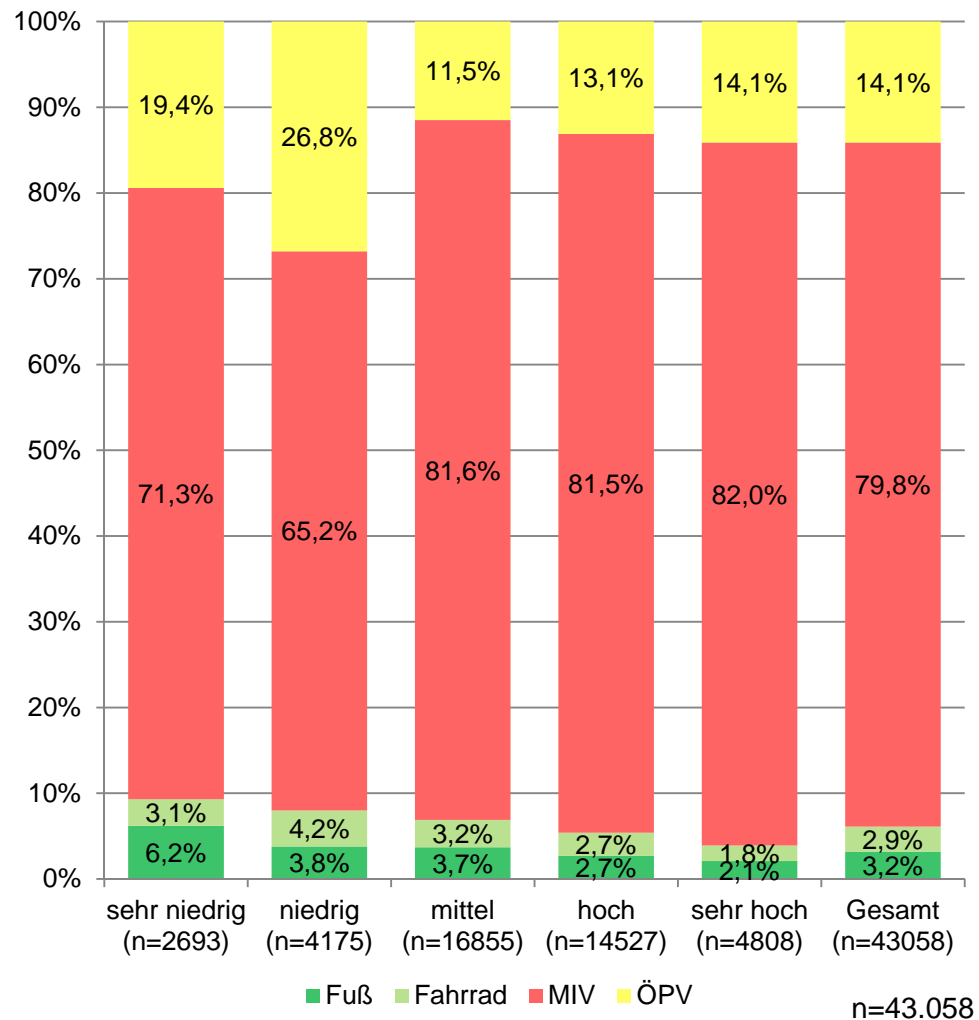
Gründe für keinen Pkw-Besitz nach sozio-ökonomischem Status des Haushaltes in NRW



Quelle: MID 2008

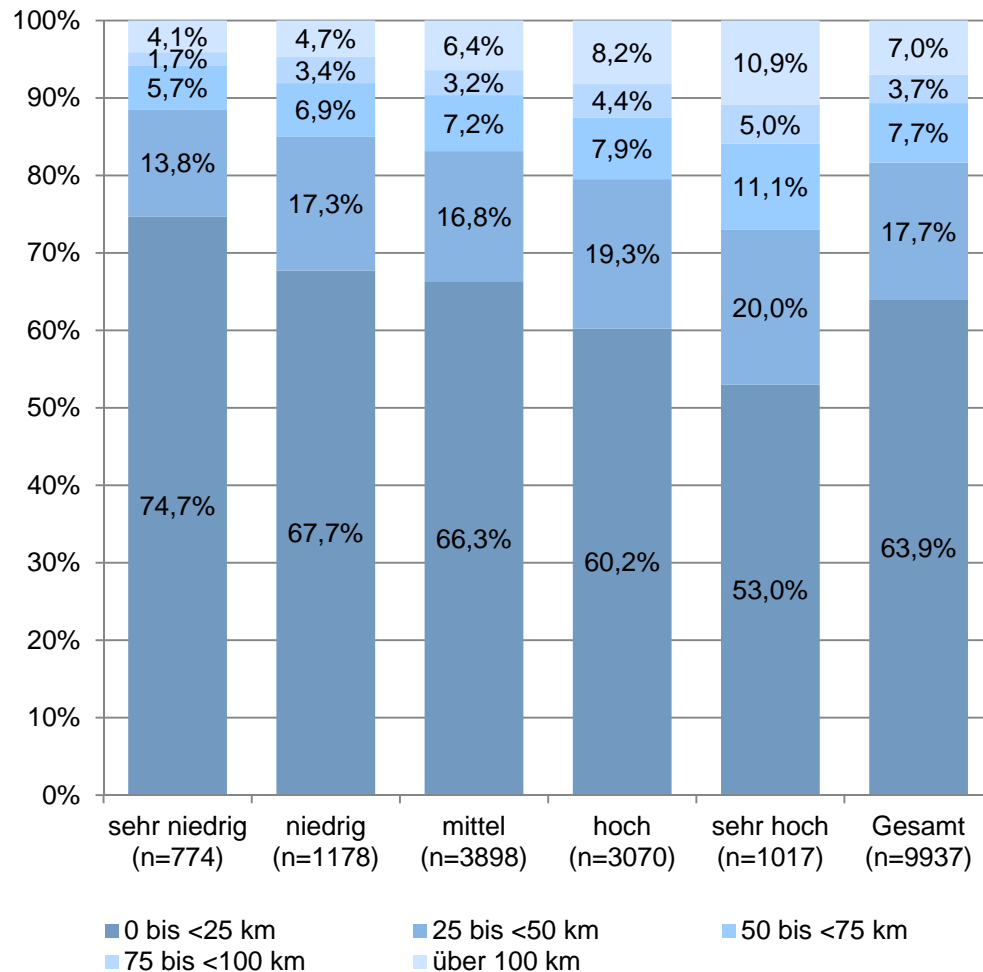
- Je niedriger der sozio-ökonomische Status, desto häufiger führen ökonomische Gründe zum Nicht-Besitz eines Pkws.

Verkehrsleistung (in Pkm) nach sozio-ökonomischem Status des Haushaltes in NRW



- Haushalte mit einem sehr niedrigen oder niedrigen sozio-ökonomischen Status haben einen geringeren MIV-Anteil an der Verkehrsleistung als der Durchschnitt der Befragten.

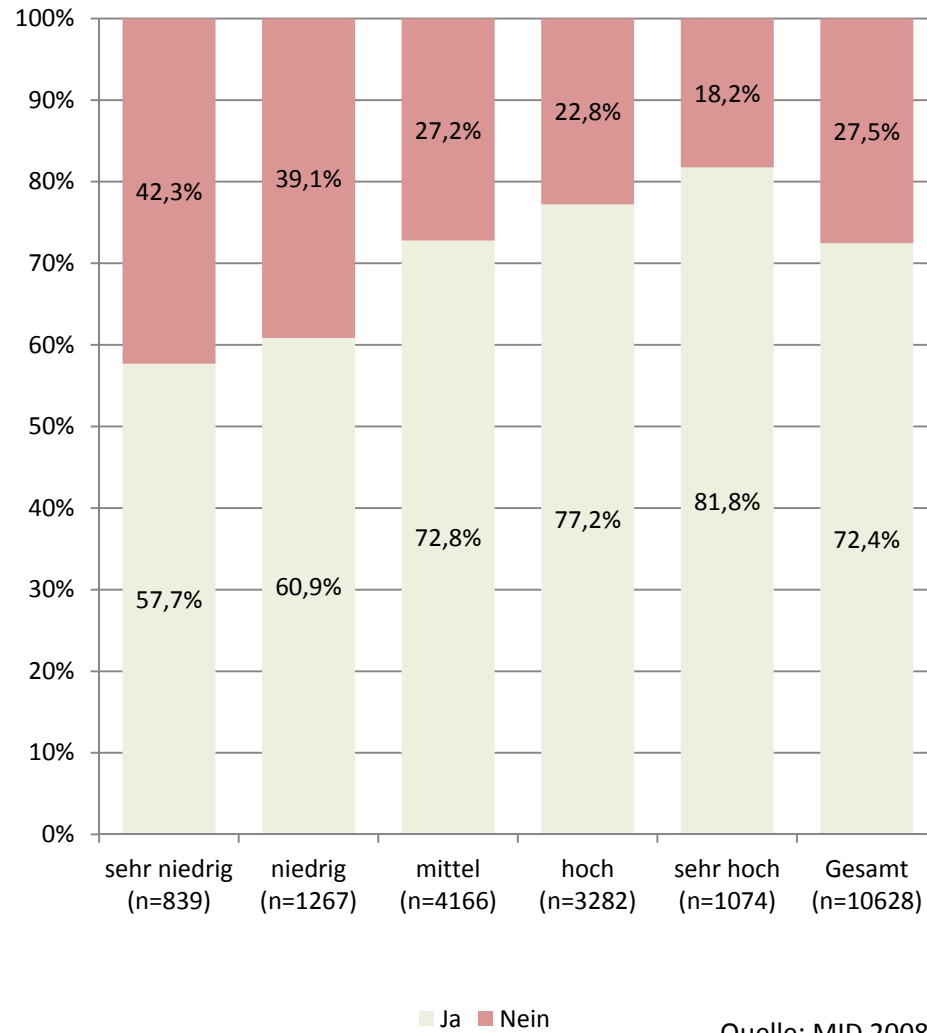
Zurückgelegte Tagesstrecke nach sozio-ökonomischem Status des Haushaltes in NRW



- Je niedriger der sozio-ökonomische Status eines Haushaltes, desto geringer der Anteil an weiteren Wege, die zurück gelegt werden.

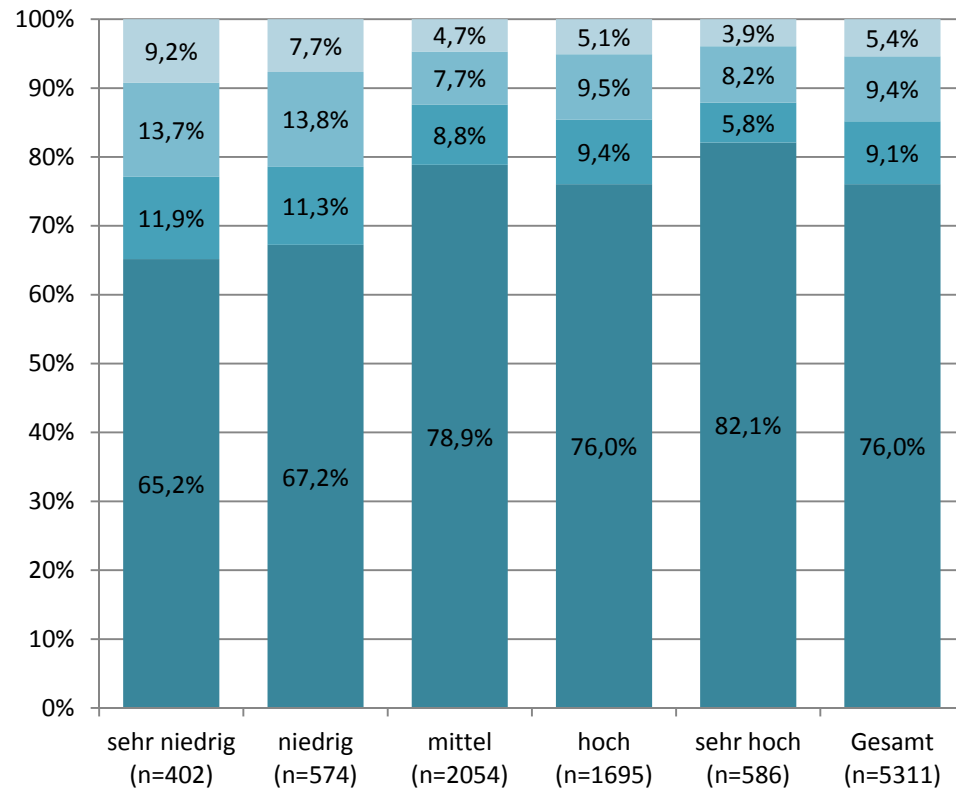
Quelle: MID 2008

Pkw-Führerscheinbesitz nach sozio-ökonomischem Status des Haushaltes in NRW



- Je niedriger der sozio-ökonomische Status eines Haushaltes, desto geringer ist der Pkw-Führerscheinbesitz der im Haushalt lebenden Personen.

Überwiegend genutzte Fahrscheinart im ÖPNV nach sozio-ökonomischem Status des Haushaltes in NRW



- Haushalte mit sehr niedrigem oder niedrigem sozio-ökonomischen Status nutzen häufiger Zeitkarten.

■ anderes Ticket
■ Semesterticket, Studierendenticket, Jobticket, Firmenabo, Schülerticket
■ Wochenkarte, Monatskarte
■ Einzelfahrschein, Mehrfahrschein, Tageskarte, etc.

Quelle: MID
2008

Fazit

Haushalte mit niedrigen oder sehr niedrigen Einkommen im Vergleich zum Durchschnitt:

- haben einen unterdurchschnittlichen Zugang zum MIV (geringere Nutzung und Pkw-Führerscheinbesitz)
- gehören zu den ÖPV-Captives, haben also kaum eine Alternative zum ÖPV (überdurchschnittliche Nutzung, größerer Anteil an Zeitkarten)
- legen kürzere Tagesstrecken zurück
- gehen viel zu Fuß und legen dabei erhebliche Wege zurück

- → Sie verfügen nicht über die Mobilitätsmöglichkeiten die dem Durchschnitt der Bevölkerung zur Verfügung stehen, um an Aktivitäten in der Gesellschaft teilzuhaben.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontaktinformationen:

- ▶ herbert.kemming
@ils-forschung.de
- ▶ www.ils-forschung.de

The screenshot displays the website of the ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung. The header includes the ILS logo and navigation links for 'Impressum', 'Kontakt', 'Intern', and 'English'. A search bar is located at the top right. The main content area features a large photograph of a cityscape with modern buildings. Below the photo, there is a section titled 'Zukünfte des Städtischen' with a sub-heading 'Stadtentwicklung und Mobilität / Stadtentwicklung und Städtebau'. The text discusses urbanization processes and the institute's research focus. To the right, a 'Aktuelle Meldungen' (Latest News) sidebar lists several articles with dates and titles, such as 'Zehnwegung „Städtebauliche Dominanzfrage - Stadtplanung in der aktuellen Stadtentwicklungspolitik“' and 'Online-Befragung zu Elektrofahrzeugen'. A footer table provides a detailed overview of the institute's activities and reach.

Das ILS	Forschung	Wissenschaftler	Netzwerk	Veranstaltungen
Prof. Dr. Herbert Kemming	Leitthema	Veranstaltungen	international	Veranstaltungsreihe
Organisation	Stadtentwicklung und Mobilität	Publikationen	national	
Geschäftsführer	Stadtentwicklung und Städtebau	Forschungsbereiche	regional	

Weitere Definition von Exklusion

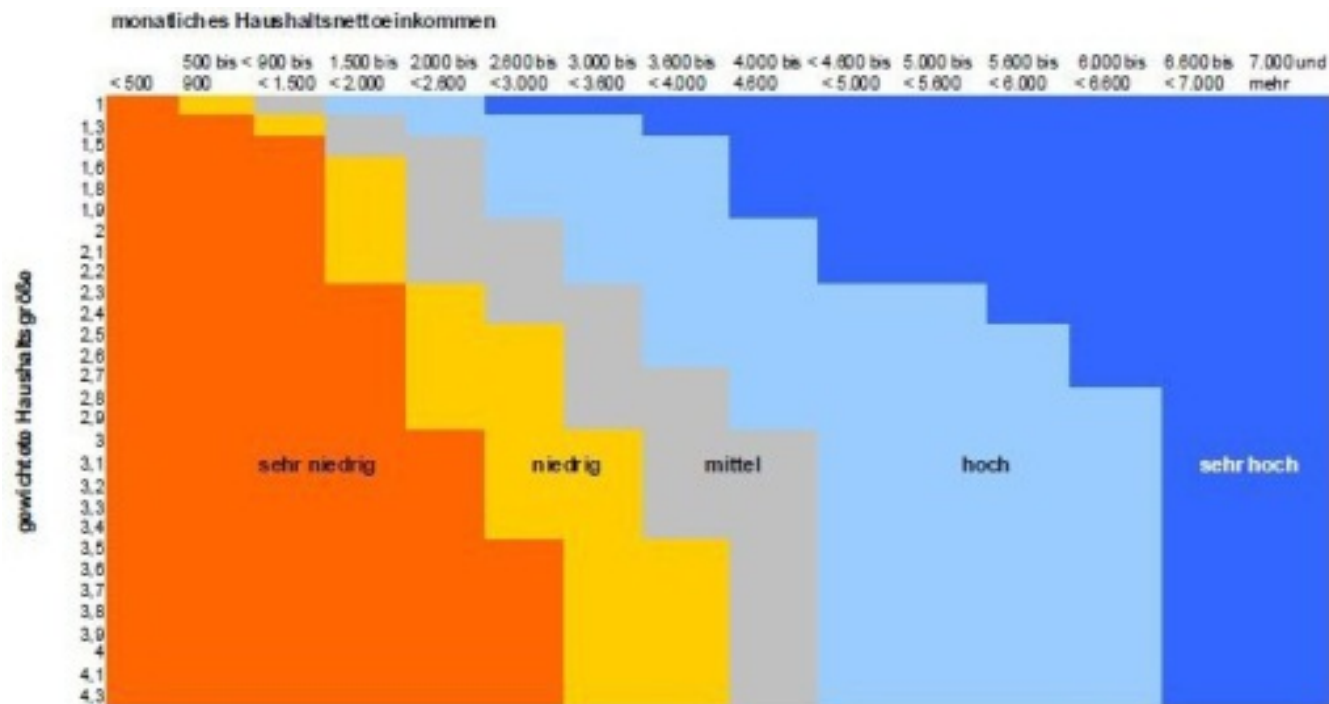
Soziale Ausgrenzung bzw. Exklusion bezeichnet einen **Prozess**,

„in dem Individuen oder Haushalte sich von den durchschnittlichen gesellschaftlichen Standards der Lebensführung entfernen bzw. entfernen werden:

- in *ökonomischer* Hinsicht, indem sie keinen Zutritt zum Arbeitsmarkt mehr finden;
- in *institutioneller* Hinsicht, indem sich zwischen ihnen und den politischen bzw. sozialstaatlichen Institutionen unüberwindliche Schranken aufbauen;
- in *kultureller* Hinsicht, wenn Stigmatisierung und Diskriminierung zum Verlust des Selbstwertgefühls und zum Verlust der moralischen Qualifikationen führen, die für ein integriertes Leben Voraussetzung sind;
- und schließlich in *sozialer* Hinsicht, wenn durch soziale Isolation und das Leben in einem geschlossenen Milieu die Brücken zur ‚normalen‘ Gesellschaft verloren gegangen sind“ (Häußermann, 2008: 335f).

Definition des sozio-ökonomischen Status

Der ökonomische Status eines Haushalts wird nach dem Prinzip des Äquivalenzeinkommens bestimmt, das sich in der Sozial- und Armutsforschung für Analysen der Einkommensverteilung etabliert hat. Das Äquivalenzeinkommen ist ein Pro-Kopf-Einkommen, bei dessen Berechnung das Haushaltseinkommen nicht wie häufig üblich über die Anzahl, sondern durch eine nach Alter und Haushaltsgröße gewichtete Summe der Haushaltsmitglieder geteilt wird (BMVBS 2010: 17).“



Berechnung der gewichteten Haushaltsgröße in Anlehnung an OECD:

Personen bis einschließlich 14 Jahre: Wertung von 0,3
 Erste Person über 15 Jahre: Wertung von 1
 Weitere Person über 15 Jahre: Wertung von 0,5

Beispiel einer 4-köpfigen Familie mit 2 Kindern:

Gewichtete Haushaltsgröße
 = 1 + 0,5 + 0,3 + 0,3 = 2,1